

EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972



1959 – Mercedes Benz 300 SL Roadster

Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG

Tarpen 40 – Halle 12 | 22419 Hamburg / Germany | T +49 (0) 40 99 99 86 80 0

Web www.eberhard-thiesen.de E info@eberhard-thiesen.de



1959 – Mercedes Benz 300 SL Roadster



- Authentisches Exemplar mit erstem Leder-Interieur !
- Insgesamt nur vier Eigentümer, seit 30 Jahren in letztem Besitz
- Klassisches Farbschema in silber-metallic mit Leder-Interieur in rot sowie Verdeck in Schwarz und Coupé-Dach in silber
- „Matching Numbers“ für Motor, Getriebe und weitere Komponenten
- Originales Hardtop im Lieferumfang
- Datenkarte zur Auslieferungs-Spezifikation vorhanden
- Alle originalen Typenschilder angebracht
- Ein solider 300 SL Roadster zu einem attraktiven Preis !



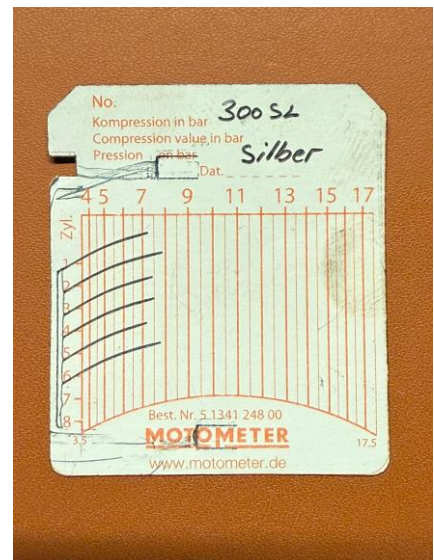
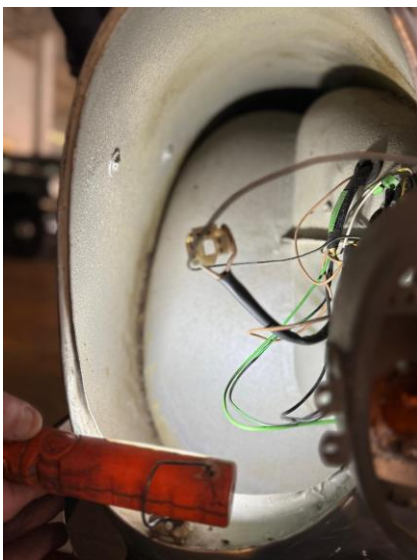
Dieses Automobil

Dieser Mercedes Benz 300 SL Roadster wurde im Dezember 1959 im Werk fertig gestellt und an die Mercedes Benz Vertretung Carlo Saporiti in Mailand, Italien, geliefert. Laut vorliegender Datenkarte und Lieferschein war das originale Farbschema weiß (Farbcode 50) mit einem Leder-Interieur in Rot (Farbcode 1088) sowie einem Verdeck in Gummistoff schwarz (Farbcode 872). Zur Ausstattung gehörte ein Coupé-Dach (Hardtop) in weiß (Farbcode 50). Es handelte sich um eine Sonderausführung für die USA mit einer Hinterachsübersetzung 1:3,89 Meilen.

Diese Spezifikation ist schlüssig für die weitere Historie des Wagens. Er gelangte laut Mercedes Benz 300 SL Register vermutlich direkt an seinen ersten Eigentümer in den USA, der den Wagen bis 1963 behielt. Der zweite Eigentümer besaß den 300 SL dann ganze 16 Jahre bis 1989. Im Anschluss ist die Firma Gemini Motor Works von 1991 bis 1995 als dritter Besitzer geführt. Im Jahr 1995 wurde der 300 SL dann von einem Österreicher erworben und aus den USA importiert. Er integrierte den Wagen dann in sein privates kleines Oldtimer-Museum und nutzte ihn auch gelegentlich für Ausfahrten. Im Jahr 2018 wurde der 300 SL dann von seinem Sohn erworben. Solch eine überschaubare Besitzhistorie mit nur vier (bzw. fünf) Eigentümern ist relativ selten.

Dieses Exemplar besticht durch seinen sehr soliden Gesamtzustand und den hohen Grad der Originalität mit dem noch ersten Leder-Interieur in patiniertem Zustand. Bei der technischen Originalität überzeugt der 300 SL mit "Matching Numbers" für Motor, Getriebe, Vorderachse und Hinterachse. Im Laufe der Zeit ist allerdings die Lackierung auf silber-metallic erneuert worden. Der Einblick in die Lichtschächte der Frontscheinwerfer gibt ein Indiz für die gute Substanz und Qualität der Karosserie und das Kompressionsdiagramm zeugt von einem robusten Motor auf allen sechs Zylindern. Alle Typenschilder sind original und am korrekten Platz.

Insgesamt ist dieser 300 SL ein ausgezeichnetes „Driver Car“ oder eine hervorragende Basis für weitere Optimierungen nach eigenem Bedarf und Geschmack, zum Beispiel eine Lackierung in der Auslieferungsfarbe und einige technische Überholungen. Der attraktive Preis lässt hierfür ausreichend Spielraum.

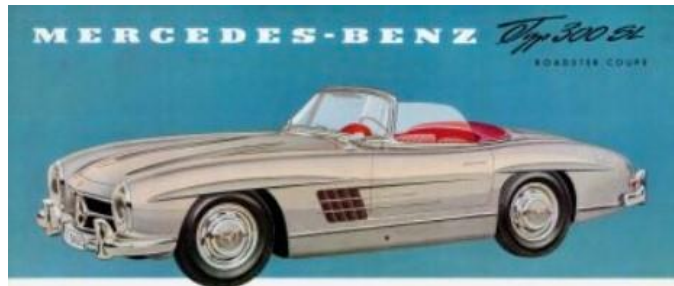




Modellgeschichte

Im Jahr 1952 entschied der Vorstand von Daimler-Benz wieder am internationalen Rennsport teilzunehmen und ließ den 300 SL Rennsportwagen (W194) entwickeln. Schon im selben Jahr errang der Wagen beachtliche Erfolge: Den 2. Platz bei der Mille Miglia, einen Doppelsieg in Le Mans mit neuem Geschwindigkeitsrekord. Ein Vierfachrekord (!) am Nürburgring folgte und der 1. Platz bei der Carrera Pan Americana. Diese Motorsport-Erfolge wollte man auch kommerziell nutzen. So feiert 1954 die Straßenversion des 300 SL (W198) in New York ihr Debüt. Markant sind vor allem die nach oben aufschwingenden Flügeltüren. Ihr Grund ist bauartbedingt: Wie beim Rennsportwagen von 1952 basiert die Straßenversion auf konsequenter Leichtbauweise, bei der ein Gitterrohrrahmen Motor, Getriebe und Achsen trägt und keine konventionellen Türen ermöglicht. Zudem ist er weltweit der erste Serien-Pkw mit einer Benzindirekteinspritzung.

Auf dem Genfer Automobil-Salon im März 1957 wurde als Nachfolger des Flügeltürers ein Roadster vorgestellt, der technisch im Wesentlichen dem Coupé entsprach. Durch Modifikationen der Seitenteile des Gitterrohr-Rahmens konnte jedoch die Einstiegshöhe so weit reduziert werden, dass sich normale



Türen realisieren ließen. Dank flacherem Rahmenheck und neu gestaltetem Tank liegt das Reserverad unter dem Boden, so dass es nun einen Kofferraum gab. Grundlegend verbessert wurde die Hinterrad-Aufhängung: Die bereits vom Typ 220a bekannte Eingelenk-Pendelachse mit tiefgelegtem Drehpunkt wurde in angepasster Form nun auch beim 300 SL Roadster eingebaut und war erstmals mit einer Ausgleichfeder versehen. Gegenüber der Flügeltüren-Version wurden somit deutlich verbesserte Fahreigenschaften erreicht.



Von den technischen Änderungen, die im Laufe von sechs Jahren in die Produktion einfließen, sind zwei besonders relevant: Im März 1961 erhielt der 300 SL Dunlop-Scheibenbremsen an allen vier Rädern, und ab März 1962 wurde ein modifizierter Motor mit Leichtmetall-Block eingebaut. Vom offenen Roadster wurden 1.858 Exemplare gefertigt, zuvor vom Flügeltürer 1.400.

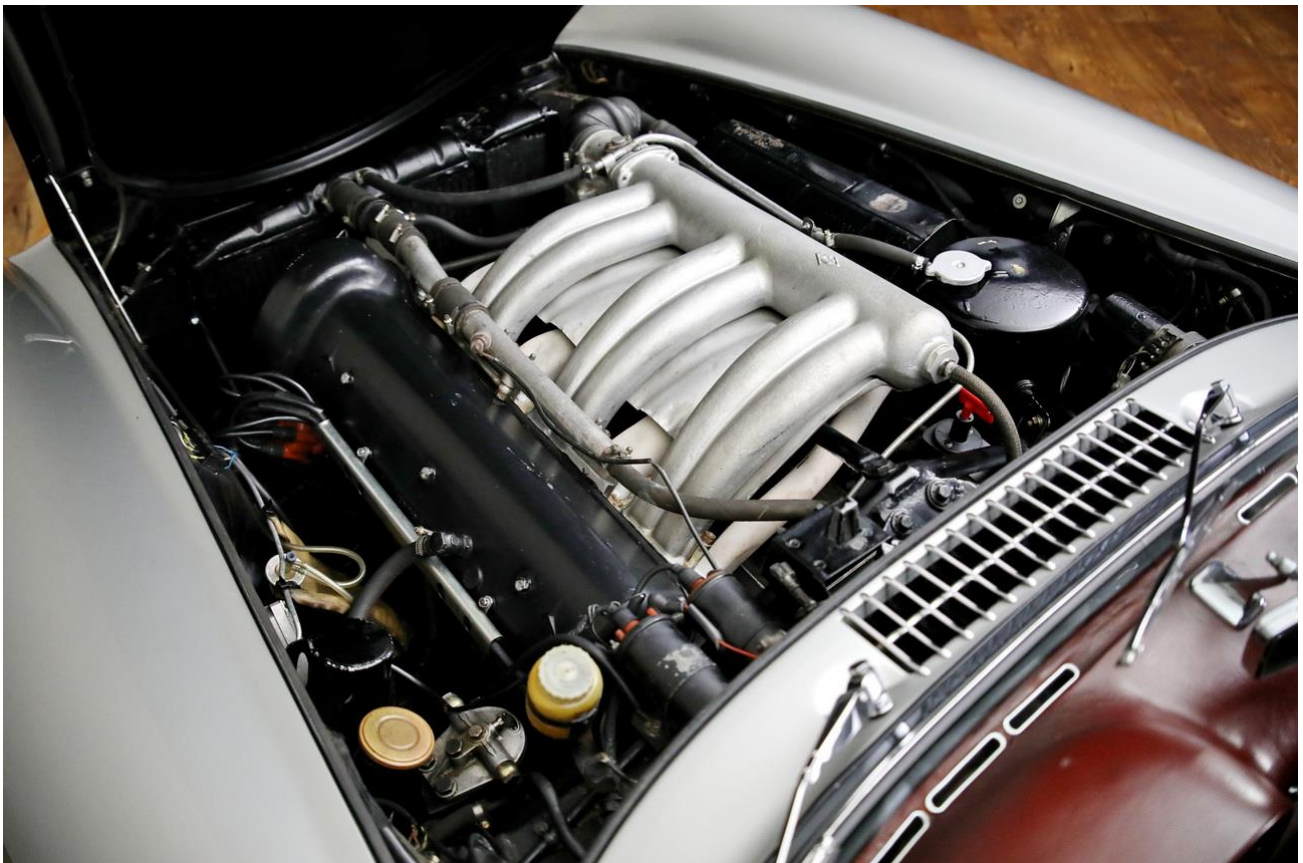
Der 300 SL war sowohl als Coupé und als Roadster zu seiner Zeit DAS Auto der deutschen und internationalen Prominenz – darunter Sophia Loreen, Romy Schneider, Juan Manuel Fangio, Clark Gable, Tony Curtis, Herbert von Karajan, Hussein von Jordanien, Curt Jürgens, Gunter Sachs und viele mehr. Die Produktion des 300 SL lief im Februar 1963 aus und markierte bei Daimler-Benz das Ende einer Epoche. Beide Versionen des 300 SL, Roadster wie Flügeltürer, waren von Anfang an besondere Liebhaberfahrzeuge und haben bis heute nichts von ihrer Faszination verloren.





Daten & Fakten

Baujahr	1959
Stückzahl	insgesamt 1.858 Roadster sowie 1.400 Flügeltüren-Coupés
Farbkombination	Silber-metallic, Interieur rot, Verdeck schwarz, Hardtop silber
Motor	6-Zylinder-Reihenmotor mit Bosch Direkteinspritzung, 45° nach links geneigt verbaut, wassergekühlt, obenliegende Nockenwelle (OHC) mit Duplex-Rollenkette, Trockensumpfschmierung
Hubraum/Leistung	2.996 ccm, 215 PS bei 5.800 U/min (Werksangaben)
Getriebe	manuell, 4-Gang, Mittelschaltung
Bremsen	Trommeln vorn und hinten
Leergewicht	1.330 kg (Werksangabe)
Höchstgeschwindigkeit	ca. 240 km/h
Ausstattung	Originales Hardtop, Radio
Dokumente	MB-Datenkarte zur Auslieferung, Import- und Zolldokumente (1995), diverse Service-Rechnungen





Appendix

Standort	Hamburg, Deutschland		
Preis	auf Anfrage (MwSt. nicht ausweisbar)		
Kontakt	Eberhard Thiesen	+49 (0) 172 – 459 34 35	
	André Buse	+49 (0) 40 – 9999 868 07	

Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG

Tarpen 40 – Halle 12 | 22419 Hamburg, Deutschland

T +49 (0) 40 – 99 99 86 80 0

info@eberhard-thiesen.de / www.eberhard-thiesen.de



Die in diesem Exposé enthaltenen Angaben sind freibleibend und stellen keine Zusicherung oder Eigenschaftsbeschreibung im Sinne der Gesetze dar. Für Irrtümer oder Druckfehler können wir keine Haftung übernehmen.